Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9099**

18. Wahlperiode 06.07.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 18/8334 –

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich

A. Problem

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden: „Richtlinie“) ist in deutsches Recht umzusetzen. Umsetzungsfrist war der 16. Juni 2015.

B. Lösung

Die Richtlinie wird grundsätzlich 1:1 umgesetzt. Bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht werden Systematik und Wortlaut der Richtlinie weitgehend beibehalten. Alle nationalen Vorschriften, die dieselbe Regelungsmaterie betreffen, werden aufgehoben. Grundsätzlich werden nur dort, wo die Richtlinie ohne Ergänzung nicht vollzogen werden kann oder wo nationale Besonderheiten es erfordern, ergänzend zusätzliche Vorschriften eingefügt.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Alternativ zum gewählten könnte auch der bisherige methodische Ansatz der punktuellen Änderung des bestehenden nationalen Rechts gewählt werden, was jedoch zugunsten des Ziels der Förderung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums abweichend entschieden wurde. Materielle Alternativen sind stets dann möglich, wenn Vorgaben der Richtlinie durch eigene Vorschriften nationalen Rechts ergänzt werden. Eine weitgehende Ausgestaltung der Vorgaben der Richtlinie ist im Bereich der Entgelte erforderlich, hieraus ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten des Gesetzgebers.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Einmaliger Umstellungsaufwand ca. 2,2 Millionen Euro; zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr ca. 0,8 Millionen Euro; darunter auch neue oder veränderte Informationspflichten mit Bürokratiekosten von ca. 0,3 Millionen Euro jährlich (im Erfüllungsaufwand enthalten).

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt auf Bundesebene insgesamt rd. 2,6 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt ca. 524 000 Euro. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich insgesamt auf 33 Stellen (davon 29 Stellen für die Bundesnetzagentur, zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie zwei Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt). Die 29 Stellen für die Bundesnetzagentur und die zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind im Bundeshaushalt bereits berücksichtigt. Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird finanziell im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen.

2. Länder und Kommunen

Keiner.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

   a) Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

      aa) Die § 33 betreffende Angabe wird wie folgt gefasst:

      „§ 33 Ermittlung und Genehmigung der Entgelte in Ausnahmefällen“.

      bb) Die § 37 betreffende Angabe wird wie folgt gefasst:

      „§ 37 Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“.

      cc) Die § 39 betreffende Angabe wird wie folgt gefasst:

      „§ 39 Besondere Entgeltregelungen, leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen“.

   b) § 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Absatz 12 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

         aaa) Nach Buchstabe b wird das Wort „sowie“ eingefügt.

         bbb) In Buchstabe c wird das Wort „sowie“ durch einen Punkt ersetzt.

         ccc) Buchstabe d wird aufgehoben.

      bb) Absatz 19 wird wie folgt gefasst:

      „(19) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen.“

      cc) Absatz 24 wird wie folgt gefasst:

      „(24) Eigenständige Schienennetze im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienennetze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.“

   c) § 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

      „(3) Nicht anzuwenden sind

      1. für nicht regelspurige Eisenbahnen die §§ 8 und 9 und das Kapitel 3,

      2. für Betreiber der Schienenwege, die keine nicht regelspurigen Eisenbahnen oder S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen sind, die §§ 8, 9, 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4 und die §§ 35, 36 und 38, soweit die Betreiber der Schienenwege

a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste,

b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze oder

c) regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird,

betreiben.“

bb) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „§§ 5 bis 8 und 12“ durch die Wörter „§§ 5, 6, 7 Absatz 1, 2 und 4 Satz 1 sowie der §§ 8 und 12“ ersetzt.

cc) In Absatz 6 Satz 1 werden nach dem Wort „soll“ die Wörter „auf Antrag“ gestrichen.

dd) In Absatz 7 Satz 1 zweiter Halbsatz werden die Wörter „desgleichen soll die Regulierungsbehörde auf Antrag Betreiber von örtlichen Schienennetzen ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 mit Ausnahme der §§ 18, 21, 33, 42, 44, 47, 50, 51, 52, 54, 56, 57 und § 62 befreien“ durch die Wörter „desgleichen soll die Regulierungsbehörde auf Antrag Betreiber von örtlichen Schienennetzen ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Absatz 2 und 3 und von § 62 befreien“ ersetzt.

ee) Absatz 9 wird durch die folgenden Absätze 9 bis 12 ersetzt:

„(9) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber der Schienenwege, auf deren in ihrem Eigentum stehenden Netzen weder Schienenpersonenfernverkehr noch Schienengüterverkehr im erheblichen Umfang stattfindet, auf deren Antrag von den Vorgaben des § 37 ausnehmen. Gleiches gilt für Betreiber von Personenbahnhöfen, an deren Bahnhöfen Züge des Schienenpersonenfernverkehrs nur in unerheblichem Umfang halten.

(10) Liegt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs vor, hat die Regulierungsbehörde anzuordnen, dass die in Absatz 3 Nummer 2 bezeichneten Vorschriften ab einem in der Anordnung zu bestimmenden Zeitpunkt anzuwenden sind.

(11) Beantragt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 Buchstabe b ein Zugangsberechtigter die Zuweisung von Schienenkapazität auf einem betroffenen Schienennetz, hat die Regulierungsbehörde die unverzügliche Anwendung der in Absatz 3 Nummer 2 bezeichneten Vorschriften anzuordnen.

(12) Die Regulierungsbehörde hat eine Anordnung nach Absatz 10 oder Absatz 11 unbeschadet der verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf zu widerrufen, sobald die Voraussetzungen für die Anordnung entfallen sind.“

d) In § 7 Absatz 6 Satz 1 wird das Wort „kann“ durch das Wort „soll“ ersetzt.

e) § 13 wird wie folgt geändert:

aa) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung auf ihm bekannte tragfähige Varianten hinzuweisen.“

bb) In Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „§ 73 Nummer 3“ durch die Wörter „§ 72 Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.

f) In § 15 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „§ 46“ durch die Angabe „§ 51“ ersetzt.

g) Dem § 19 Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die in den dem Personenverkehr dienenden Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen sind in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben.“

h) In § 22 Satz 2 und 3 werden jeweils die Wörter „Betreiber der Schienenwege“ durch die Wörter „Vertragspartner des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei den Vereinbarungen nach den §§ 20 und 21“ ersetzt.

i) § 23 Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Entgelte für die jeweiligen Leistungen sind, vorbehaltlich des § 37, bundesweit zu mitteln.“

j) In § 25 Absatz 1 Satz 1 sind nach den Wörtern „der Gesamtkosten“ die Wörter „in Euro“ einzufügen.

k) Dem § 27 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Besondere Mehrbelastungen liegen insbesondere dann vor, wenn die Kosten für eine Maßnahme unvorhersehbar und in hohem Umfang über die kalkulierten Kosten der Maßnahme hinausgehen.“

l) § 28 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 werden die Wörter „Sachverständigenrat des Statistischen Bundesamtes“ durch die Wörter „Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“ ersetzt.

bbb) In Satz 2 werden die Wörter „Sachverständigenrates des Statistischen Bundesamtes“ durch die Wörter „Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“ ersetzt.

bb) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Fünf Jahre nach dem … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] hat die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag auf Grundlage eines Berichts der Regulierungsbehörde eine Stellungnahme zur Angemessenheit des Faktors nach Absatz 2 vorzulegen.“

m) § 31 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber der Schienenwege hat das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer auszuweisen."

bb) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 25 auf Grundlage der Obergrenze der Gesamtkosten" durch die Angabe „§ 26 Absatz 2" ersetzt.

bbb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „eintreten wird" die Wörter „oder die Gesamtkosten anderweitig gedeckt werden" eingefügt.

n) In § 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 wird das Wort „Eisenbahnen" jeweils durch das Wort „Zugangsberechtigten" ersetzt.

o) § 33 wird wie folgt gefasst:

„§ 33

Ermittlung und Genehmigung der Entgelte in Ausnahmefällen

(1) Es bedürfen der Genehmigung:

1. Entgelte der Betreiber der Schienenwege, die von den Vorschriften zur Entgeltbildung für Schienenwege befreit sind und

2. Entgelte der Betreiber von Personenbahnhöfen.

Die jeweilige Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Anforderungen des § 32 erfüllt sind. Für Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und für Personenbahnhöfe der Eisenbahnen des Bundes gilt abweichend von Satz 2 für Personenverkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der § 37, soweit nicht § 37 Absatz 3 Abweichendes regelt.

(2) Andere als die genehmigten Entgelte dürfen nicht vereinbart werden. Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart. Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches."

p) § 34 wird wie folgt geändert:

aa) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „§§ 28 bis 32" durch die Wörter „§§ 28 bis 31 von dem Betreiber der Schienenwege oder nach § 32 von dem Betreiber einer Serviceeinrichtung" ersetzt.

bb) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 ist nicht für Entgelte der Betreiber von Serviceeinrichtungen anzuwenden."

q) § 35 Absatz 6 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Der Punkt am Ende wird durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgender Wortlaut wird angefügt:

„soweit auch der Betreiber der Schienenwege, an dessen Netz die Serviceeinrichtung angeschlossen ist, verpflichtet ist, seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Deutsch und in mindestens einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union zu veröffentlichen.“

r) § 37 wird wie folgt gefasst:

„§ 37

Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

(1) Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalisierungsmittel) zur Verfügung, so haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 die Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege der Eisenbahn und für die Nutzung von Personenbahnhöfen je Land festzulegen.

(2) Die durchschnittlichen Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen.

(3) Absatz 2 gilt nicht für Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen, soweit in einer Vereinbarung zwischen einer Gebietskörperschaft und dem Betreiber des Personenbahnhofs eine abweichende Vereinbarung zur Höhe der Entgelte getroffen ist. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden. In diesem Fall gilt § 32.

(4) Die Regulierungsbehörde überprüft, ob für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 auf Grund des § 37 eine Unterdeckung besteht. Zu diesem Zweck kann sie entweder die Mengen- und Erlösentwicklungen untersuchen oder untersuchen, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 in Verbindung mit den Absätzen 1 bis 3 dieser Vorschrift die Aufschläge nach § 36 Absatz 2 Satz 5 so wählen können, dass die dem Betreiber der Schienenwege für diese Verkehrsdienste entstehenden Kosten gedeckt werden können. Sie überprüft auch, ob die Stationspreise der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Halte von Verkehrsdiensten nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, die sich aus den Absätzen 1 bis 4 ergeben, die diesen Halten nach § 32 zuzuordnenden Kosten decken.

(5) Die Regulierungsbehörde hat auf Grundlage der Erkenntnisse nach Absatz 4 einen Berichtsentwurf zu erstellen. Dieser stellt die finanzielle Situation der Betreiber der Schienenwege im Hinblick auf die Kostendeckung in den einzelnen Verkehrsdiensten nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, auch im Verhältnis zu den Verkehrsdiensten nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 dar. Der Berichtsentwurf hat auch die

finanzielle Situation im Hinblick auf die Kostendeckung für Stationshalte des Schienenpersonennahverkehrs darzustellen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erhalten Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu dem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen.

(6) Auf der Grundlage des Berichtsentwurfs und der Stellungnahmen hat die Regulierungsbehörde ihren endgültigen Bericht zu erstellen. Die Regulierungsbehörde leitet den endgültigen Bericht unverzüglich dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen. Der Bericht ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(7) Ein Bericht nach Absatz 6 ist alle fünf Jahre, erstmals zum 31. Dezember 2018, vorzulegen.“

s) § 39 wird wie folgt geändert:

aa) In der Überschrift werden die Wörter „eines Personenbahnhofs“ durch die Wörter „von Serviceeinrichtungen“ ersetzt.

bb) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Absatz 2 gilt für Betreiber von Serviceeinrichtungen entsprechend.“

t) Dem § 47 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind verpflichtet, im Interesse einer wirksamen, aufeinander abgestimmten Nutzung der Kapazitäten bei der Zuweisung und Nutzung von Schienenwegkapazität und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zusammenzuarbeiten; dies gilt auch für Betreiber von aneinander angrenzenden Serviceeinrichtungen. Absatz 1 Satz 3 und 4 und Absatz 3 Satz 2 gelten entsprechend.“

u) § 48 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Schienenwegnutzung“ die Wörter „oder der Nutzung der Serviceeinrichtung“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nach Anlage 3 Nummer 3 Buchstabe b“ durch die Wörter „Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Anlage 3 Nummer 3 Buchstabe b oder den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen“ ersetzt.

cc) In Satz 3 werden nach dem Wort „Schienenwegkapazität“ die Wörter „oder Kapazität in Serviceeinrichtungen“ eingefügt.

v) § 49 wird wie folgt geändert:

aa) In Absatz 3 werden die Wörter „eines des Artikels 42 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen Durchführungsrechtsakts“ durch die Wörter „der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1)“ ersetzt.

bb) Absatz 6 Satz 3 wird aufgehoben.

cc) In Absatz 7 Satz 2 werden nach dem Wort „Abschreibungsplans“ ein Komma und das Wort „einhergehen“ eingefügt.

dd) Die folgenden Absätze 10 und 11 werden angefügt:

„(10) Führt die Koordinierung nach Artikel 9 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht zu einer Einigung, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrags in entsprechender Anwendung des § 52 Absatz 7 und 8 zu entscheiden und die Regulierungsbehörde über die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 4 zu unterrichten.

(11) Auf Rahmenverträge, die vor dem 28. April 2016 geschlossen wurden, sind Artikel 6 Absatz 2 sowie die Artikel 7, 8, 9, 10, 11 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität bis zum 6. April 2021 nicht anzuwenden. Satz 1 gilt nicht für Änderungen von Rahmenverträgen, die nach dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt vereinbart wurden und die eine Erhöhung der zugewiesenen Rahmenkapazität oder eine Verlängerung der Laufzeit des Rahmenvertrages zur Folge hätten.“

w) § 51 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird die Angabe „Anlage 7“ durch die Angabe „Anlage 8“ ersetzt.

bb) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 3 kann der Betreiber der Schienenwege in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Frist für die Benennung des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorsehen; dies soll er insbesondere für Zugtrassen eines Korridors im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22) und für Schienenwegkapazität außerhalb eines Korridors, wenn diese im Vor- oder Nachlauf unmittelbar an eine Zugtrasse eines Korridors anschließt, vorsehen.“

x) Nach § 52 Absatz 8 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 7 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.“

y) Dem § 55 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Hat ein Betreiber der Schienenwege einen Schienenweg für überlastet erklärt, soll die Regulierungsbehörde auf Antrag eines Zugangsberechtigten nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a dem Betreiber der Schienenwege aufgeben, binnen drei Wochen Vorrangkriterien im Sinne der Absätze 4 und 5 ungeachtet der sonstigen Voraussetzungen des Absatzes 3 aufzustellen und zu veröffentlichen, soweit dies

zur Beseitigung der Überlastung erforderlich ist. Die Vorrangkriterien sind eine Woche nach Veröffentlichung anzuwenden. Fälle besonderer Dringlichkeit sind insbesondere gegeben, wenn die Funktionsfähigkeit eingerichteter Taktsysteme im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr unmittelbar gefährdet ist.“

z) § 59 wird wie folgt geändert:

aa) In Absatz 1 Satz 1 werden nach der Angabe „Absatz 2“ die Wörter „der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde“ eingefügt.

bb) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „vor seiner endgültigen Vorlage nach Absatz 3“ durch die Wörter „vor seiner Vorlage nach Absatz 1“ ersetzt.

cc) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Satz 1 wird aufgehoben.

bbb) Im verbleibenden Wortlaut werden die Wörter „bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Landesrecht und den verfügbaren Landeshaushaltsmitteln.“ durch die Wörter „bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach dem hierfür geltenden Zuwendungsrecht.“ ersetzt.

dd) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Die Aufsichtsbehörde überwacht die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Regelungen zum überlasteten Schienenweg nach den Absätzen 1 bis 4 und nach § 58. Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Regulierungsbehörde die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Pflichten treffen. Die Aufsichtsbehörde kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.“

a1) § 60 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Wird das Recht auf Nutzung von Zugtrassen aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Schienenwege insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Zuweisung dieser Schienenwegkapazität, ist das Angebot dem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Schienenwege die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; § 40 ist anzuwenden.“

bb) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

b1) § 66 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Personenverkehr“ die Wörter „oder im Güterverkehr“ eingefügt.

bb) Satz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. es zu den satzungsgemäßen Aufgaben des Verbandes gehört, die Interessen der Verbraucher nicht gewerbsmäßig und nicht nur vorübergehend wahrzunehmen, und“.

c1) In § 72 Satz 2 wird die Angabe „§ 54“ durch die Wörter „den §§ 13 oder 52“ ersetzt.

d1) Dem § 79 wird folgender Satz angefügt:

„Stehen grundlegende Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt bevor, so hört die Regulierungsbehörde den Eisenbahninfrastrukturbeirat vor Erlass der Entscheidung zu deren wesentlichen Inhalten an.“

e1) § 80 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) § 13 Absatz 2 Satz 2 zweiter Halbsatz, Absatz 3 Nummer 4, Absatz 4 Satz 1 zweiter Halbsatz, Satz 3 und Absatz 5 ist erstmals anzuwenden auf Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die auf die Nutzung innerhalb der Netzfahrplanperiode gerichtet sind, die frühestens 18 Monate nach dem … [einsetzen: Tag des Inkrafttreten dieses Gesetzes] beginnt. Für Betreiber einer Werksbahn nach § 14 Absatz 1 Satz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der bis zum Ablauf des … [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung wird die Vorbehaltserklärung nach § 15 Absatz 1 bis zum Beginn der Netzfahrplanperiode, für die der Betreiber der Werksbahn den Vorbehalt nach § 15 Absatz 1 erstmals fristgemäß erklären kann, fingiert. Dies gilt nicht, sobald auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur Transporte von mindestens zwei von ihm beauftragten oder von einem oder mehreren von ihm nicht beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen stattfinden.“

bb) Absatz 2 wird aufgehoben.

cc) Die bisherigen Absätze 3 bis 8 werden die Absätze 2 bis 7.

dd) Der neue Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Auf vor dem … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] der Regulierungsbehörde nach § 14d des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mitgeteilte beabsichtigte Entscheidungen und beabsichtigte Neufassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung anzuwenden. Dies gilt entsprechend für Mitteilungen, die ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] vorgelegt werden, denen ein ordnungsgemäßes Stellungnahmeverfahren nach § 4 Absatz 4 der Ei-

senbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung vorausgegangen ist."

ee) In dem neuen Absatz 3 wird jeweils nach der Angabe „§ 19 Absatz 2" die Angabe „Satz 1" eingefügt.

ff) Der neue Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Soweit am ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bestehende Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen den Vorgaben dieses Gesetzes widersprechen, sind die Betreiber von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen unverzüglich zur Überarbeitung dieser Regelungen verpflichtet. In diesen Fällen sind die Fristen nach § 19 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 für die betroffenen Betreiber von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen nicht anzuwenden."

gg) Der neue Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 wird die Angabe „§§ 25 bis 29" durch die Wörter „§§ 25 bis 29 und 31 Absatz 2" ersetzt.

bbb) Folgender Satz wird angefügt:

„§ 37 ist erstmals für die Netzfahrplanperiode 2017/2018 anzuwenden."

hh) Der neue Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aaa) Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Bis zur nächstmöglichen Berücksichtigung einer Regulierungsvereinbarung nach Satz 1 bei der Festlegung der Entgelte als anerkannt qualifizierte Regulierungsvereinbarung gilt die ursprünglich vorgelegte Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung."

bbb) In Satz 6 wird das Wort „mehr" gestrichen.

f1) § 81 wird wie folgt gefasst:

„§ 81

Befristungen

(1) § 36 Absatz 2 Satz 5 und 6 ist ab dem 1. Januar 2020 nicht mehr anzuwenden.

(2) Die §§ 63 bis 65 sind ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr anzuwenden."

g1) Anlage 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe g wird aufgehoben.

bb) Die bisherigen Buchstaben h und i werden die Buchstaben g und h.

cc) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Satz 1 gilt auch für Serviceeinrichtungen in See- oder Binnenhäfen. Für Eisenbahnanlagen in See- oder Binnenhäfen sind die Regelungen für Serviceeinrichtungen anzuwenden.“

h1) In Anlage 8 wird der Klammerzusatz wie folgt gefasst:

„(zu den §§ 50 und 51 Absatz 1)“.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) § 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In Absatz 11 werden die Wörter „oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen“ gestrichen.

bbb) Nach Absatz 16 wird folgender Absatz 17 eingefügt:

„(17) Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250 000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer.“

ccc) Die bisherigen Absätze 17 bis 21 werden die Absätze 18 bis 22.

bb) In § 2a wird der Punkt am Ende durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„oder

3. ob eine Eisenbahn

a) Stadt- und Vorortverkehr nach § 2 Absatz 16 oder

b) Regionalverkehr nach § 2 Absatz 18

im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes betreibt.“

b) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) Dem § 6 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur erteilt.“

bb) § 6c wird wie folgt geändert:

aaa) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Monaten“ die Wörter „für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder 2 oder für 60 Monate für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3“ eingefügt.

bbb) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „der Jahresbilanz“ durch die Wörter „einer Vermögensübersicht“ ersetzt.

cc) § 6d wird wie folgt geändert:

aaa) In Absatz 1 wird das Wort „Betriebsgenehmigung“ durch das Wort „Unternehmensgenehmigung“ ersetzt.

bbb) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „auch“ durch das Wort „dann“ ersetzt.

dd) In § 6f Absatz 1 werden nach den Wörtern „im Inland“ die Wörter „für diese Tätigkeiten“ eingefügt.

ee) § 6g Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Ungeachtet des Absatzes 1 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde davon absehen, die Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zu widerrufen und dem Unternehmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit eine angemessene Frist setzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch für den Fall einer Wiederherstellung der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung. Die Frist nach Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, darf sechs Monate nicht überschreiten. Ist eine gesetzte Frist verstrichen, ohne dass die Wiederherstellung gelungen ist, ist die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 2 zu widerrufen.“

c) Der Nummer 8 Buchstabe b wird folgender Doppelbuchstabe cc angefügt:

‚cc) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die zuständige Aufsichtsbehörde kann bei einem Antrag auf dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung entscheiden, dass eine Bekanntgabe nach Absatz 1a entbehrlich ist, wenn die Serviceeinrichtung in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung nicht zweckentsprechend genutzt wurde und kein Antrag auf Nutzung gestellt oder eine entsprechende Absicht dem Betreiber bekannt ist.“ ‘

d) Nummer 9 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

‚a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „zu Gunsten des Reisenden“ gestrichen.‘

e) In Nummer 11 Buchstabe b Satz 1 wird nach dem Wort „unter“ das Wort „billiger“ eingefügt.

f) Nummer 12 wird wie folgt geändert:

aa) In § 14b wird die Angabe „14“ durch die Angabe „20“ ersetzt.

bb) In § 14c Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Behörde“ durch das Wort „Genehmigungsbehörde“ ersetzt.

cc) In § 14d werden die Wörter „der nach § 14c Absatz 1 oder 2 zuständigen Behörde“ gestrichen.

g) Nach Nummer 12 wird folgende Nummer 13 eingefügt:

‚13. In § 18e Absatz 1 wird das Wort „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 1“ ersetzt.‘

h) Die bisherigen Nummern 13 bis 16 werden die Nummern 14 bis 17.

i) Nach der neuen Nummer 17 wird folgende Nummer 18 eingefügt:

‚18. In § 34 Satz 3 werden nach den Wörtern „diese Empfehlungen“ die Wörter „und die Stellungnahmen des Netzbeirates zum Geschäftsplan nach § 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes“ eingefügt.‘

j) Die bisherigen Nummern 17 bis 22 werden die Nummern 19 bis 24.

3. In Artikel 3 Nummer 1 wird in § 4 Absatz 3a der Satz 1 wie folgt gefasst:

„Die Bundesnetzagentur ist befugt, gegen Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Rechtsaufsicht nach Absatz 3 Satz 1 Klage vor dem Verwaltungsgericht zu erheben.“

Berlin, den 6. Juli 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Herbert Behrens
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Herbert Behrens

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/8334** in seiner 171. Sitzung am 13. Mai 2016 in erster Lesung beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen. Außerdem hat er ihn zur Mitberatung an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union überwiesen. Ferner hat der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung eine gutachtliche Stellungnahme abgegeben.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden: „Richtlinie“) ist in deutsches Recht umzusetzen. Umsetzungsfrist war der 16. Juni 2015.

Die Richtlinie wird grundsätzlich 1:1 umgesetzt. Bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht werden Systematik und Wortlaut der Richtlinie weitgehend beibehalten. Alle nationalen Vorschriften, die dieselbe Regelungsmaterie betreffen, werden aufgehoben. Grundsätzlich werden nur dort, wo die Richtlinie ohne Ergänzung nicht vollzogen werden kann oder wo nationale Besonderheiten es erfordern, ergänzend zusätzliche Vorschriften eingefügt.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat in seiner 107. Sitzung am 6. Juli 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 in der vom federführenden Ausschuss geänderten Fassung anzunehmen.

Der **Haushaltsausschuss** hat in seiner 79. Sitzung am 6. Juli 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 in der vom federführenden Ausschuss geänderten Fassung anzunehmen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat in seiner 85. Sitzung am 6. Juli 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 in der vom federführenden Ausschuss geänderten Fassung anzunehmen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat in seiner 67. Sitzung 6. Juli 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 in der vom federführenden Ausschuss geänderten Fassung anzunehmen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie gemäß Einsetzungsantrag (Drucksache 18/559) in seiner 39. Sitzung am 17. Februar 2016 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (Bundesratsdrucksache 22/16)

befasst. In seiner formalen Bewertung kommt der Parlamentarische Beirat zu dem Schluss, dass eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs gegeben sei. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergebe sich hinsichtlich des Indikators 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen). Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung sei plausibel. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 66. Sitzung am 11. Mai 2016 die Beratungen über den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 aufgenommen und beschlossen, zu der Vorlage vorbehaltlich der Überweisung durch das Plenum des Deutschen Bundestages eine Öffentliche Anhörung durchzuführen.

Die Anhörung fand in der 68. Sitzung des Ausschusses am 1. Juni 2016 statt. Als Sachverständige haben teilgenommen:

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)), Michael Köhler (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft e. V. (EVG)), Frank Miram (Deutsche Bahn AG), Prof. Dr. Karsten Otte, M.C.J. (Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen), Claus Weselsky (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer), Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE)), Bernhard Wewers (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.. V.)

Zum Ergebnis der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 68. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

Der Ausschuss hat die Beratungen über den Gesetzentwurf in seiner 73. Sitzung am 6. Juli 2016 fortgesetzt und abgeschlossen. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8334 in der von ihm geänderten Fassung anzunehmen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat eine Reihe von Änderungen zu verschiedenen Aspekten des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/8334 beschlossen. Über den diesen Änderungen zugrundliegenden Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD hat der Ausschuss wie folgt angestimmt: Der Ausschuss hat den Änderungsantrag auf der Ausschussdrucksache 18(15)339 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies darauf hin, dass die Koalition mit dem vorliegenden Gesetzentwurf einen Beweis für ihre Leistungsfähigkeit erbracht habe. Eine Einigung mit der Opposition wäre hier kaum möglich gewesen, weil es in Bezug auf den Eisenbahnsektor einfach zu große Auffassungsunterschiede zwischen Koalition und Opposition gebe. Der vorliegende Gesetzentwurf sei in einem spannungsreichen Prozess des Ausgleichs zwischen den Interessen der Europäischen Union, des Bundes und der Länder entstanden. Der Gesetzentwurf sehe keine Trassenpreiserhöhungen zulasten des Güterverkehrs vor. Der § 37 regele die Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr. Dazu sei eine Evaluierung vorgesehen, die zeitlich an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gekoppelt sei. Mit dem umfangreichen Paket an Änderungen, in das auch die insgesamt 50 Änderungswünsche der Länder Eingang gefunden hätten, seien auch vielfältige Ausnahmetatbestände für kleinere oder nicht regelspurige Bahnen geschaffen worden. Auch für alle weiteren Änderungswünsche seien gut vertretbare Lösungen gefunden worden. Die Fraktion der CDU/CSU sei davon überzeugt, dass zum einen durch die Evaluierung und zum anderen durch die Mehrverkehre, die aufgrund der Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu erwarten seien, garantiert sei, dass es nicht zu negativen Auswirkungen komme. In intensiven Gesprächen sei es gelungen, mit den Landesregierungen ungeachtet ihrer ganz unterschiedlichen politischen Zusammensetzungen jeweils zu einer Einigung zu gelangen. Im Übrigen hätten in diesem Verfahren die Berichterstatter und die Mitarbeiter des BMVI sehr intensiv und konstruktiv zusammengearbeitet.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, dass an dem Verfahren zur Umsetzung der EU-Richtlinie so viele Akteure wie bei kaum einem anderen Gesetzgebungsverfahren beteiligt gewesen seien. Es sei ein sehr anspruchsvolles Vorhaben gewesen, die Anliegen des Bundes, der Länder und der Deutschen Bahn AG in Einklang zu bringen, zumal allein die Länder 50 Änderungswünsche vorgetragen hätten. Mit dem vorliegenden Änderungsantrag habe die Koalition ein Regelwerk geschaffen, das alle einschlägigen Interessen berücksichtige. Außerdem habe die Koali-

tion sich an die Vereinbarung zwischen den Ministerpräsidenten der Länder und der Bundeskanzlerin halten müssen, die Vorschriften zu der Trassenpreisbremse im Regulierungsgesetz zu verankern. Der § 36 enthalte nun die explizite Bestimmung, dass die Differenz, die durch die Trassenpreisbremse im Nahverkehr entstehe, nicht auf den Güterverkehr umgelegt werden dürfe. Sie dürfe allerdings auf den Fernverkehr umgelegt werden. Die Anregung des Bahnvorstandes, die Trassenpreise zu halbieren, um damit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, werfe die Frage nach den Folgen auf. Die Mittel für diesen Bereich seien im Rahmen der LuFV II in dieser Wahlperiode gerade aufgestockt worden. Somit flössen bereits Steuermittel in beträchtlichem Umfang in das Netz. Es handele sich hier um einen streng regulierten Bereich. Wenn die Trassenpreise halbiert würden, müsste die Bahn entweder Schulden aufnehmen oder der Bund müsste die Differenz übernehmen. Im Übrigen sei die Deutsche Bahn AG nicht auf Gewinnmaximierung ausgerichtet. Die Bahn mache bei der Bundesnetzagentur ihre Kapitalkosten geltend, denn sie habe das Recht, ihre Kapitalkosten zu decken. Es werde keinen Rückbau geben, vielmehr sei die Bahn daran interessiert, mehr Verkehr zu haben. Im Übrigen sei einzuräumen, dass das Baustellenmanagement noch nicht zur Zufriedenheit der Kunden gelöst sei. Es bleibe abzuwarten, ob das Eisenbahnregulierungsgesetz hier etwas bewirken könne.

Die **Fraktion DIE LINKE.** merkte an, dass Gesetzesvorhaben mache deutlich, dass der Wettbewerb, der im Eisenbahnbereich angeblich herrsche, in Wirklichkeit nicht funktioniere. Die EU-Richtlinie und der vorliegende Gesetzentwurf, deren Zweck es eigentlich sei, der entsprechenden Probleme Herr zu werden, betreibe nicht mehr als Flickschusterei. Die dysfunktionalen Strukturen des Eisenbahnsektors würden dadurch nicht verbessert und die weiterhin bestehenden Schnittstellenprobleme nicht beseitigt. Das Vorhaben, den Eisenbahnsektor zu liberalisieren und die öffentlichen Bahnunternehmen ganz auf das Ziel der Gewinnmaximierung auszurichten, lehne die Fraktion DIE LINKE. ab. Dies würde nur zu einer Zweckentfremdung der Mittel durch die Eisenbahnunternehmen führen. Lösen ließen sich die genannten Probleme nur dadurch, dass man die Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der Gewinnorientierung befreie. Im Übrigen sei an dem Gesetzgebungsverfahren zu kritisieren, dass der 45 Seiten umfassende Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen erst am Vortag vorgelegt worden sei. Daher sei eine kritische Prüfung seines Inhaltes nur schwer möglich gewesen. Die Anmerkungen der Fraktion DIE LINKE. zu dem Gesetzentwurf und den Änderungen ließen sich in acht Punkten zusammenfassen: 1. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werde das Problem der steigenden Trassenpreise nicht gelöst. 2. Der Gesetzentwurf enthalte keine Sonderreglung für Nachtzüge, obwohl hier die Chance bestanden hätte, den Nachtzugverkehr durch eine Senkung der Trassenpreise attraktiver zu gestalten. 3. Die tatsächliche Wirkung der Anreizgestaltung für eine Begrenzung der Preise sei in Fachkreisen umstritten. Effektiver im Sinne einer Senkung der Infrastrukturkosten wäre hingegen die Verminderung der Trassenpreise auf das Niveau der Grenzkosten. 4. Dem Gesetzentwurf zufolge dürften für stark frequentierte Trassen auch höhere Trassenpreise angesetzt werden. Daraus entstehe der falsche Anreiz, sich auf die Trassen mit den besten Einnahmenaussichten zu konzentrieren. 5. Die Fraktion DIE LINKE. schlage ein einheitliches Tarif- und Vertriebssystem für Bahntickets vor. 6. Der Gesetzentwurf sehe keine Einschränkung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Fälle vor, dass die Infrastruktur nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehe. 7. Die Probleme im Baustellenmanagement blieben ungelöst. 8. Der Bundesnetzagentur werde eine Reihe von neuen Aufgaben und Regelungskompetenzen übertragen, ohne dass sie dafür personell ausreichend ausgestattet sei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** merkte an, dass die sehr kurzfristige Einbringung der Änderungsanträge der Koalition zu dem Gesetzentwurf für die Opposition eine Zumutung dargestellt habe. Da die Koalition erst am Vortag 45 Seiten Änderungen zu einem ohnehin schon umfangreichen Gesetzentwurf vorgelegt habe, könne man nicht jede Einzelregelung in letzter Konsequenz beurteilen. Da die entsprechende EU-Richtlinie bereits im Jahr 2012 erlassen worden sei, habe die Koalition ausreichend Zeit gehabt, um die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Das grundlegende Ziel der Richtlinie, einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, das Monopol auf die Eisenbahninfrastruktur so zu regulieren, dass Wettbewerb stattfinden könne, und durch attraktive Trassenpreise den Verkehr im Eisenbahnsektor zu beleben, um damit wieder mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, werde von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geteilt. Der Gesetzentwurf der Koalition übernehme jedoch bedauerlicherweise nur die Mindestanforderungen, die die EU-Richtlinie formuliere, und nicht die Regelungen, die notwendig wären, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Demgegenüber wäre eine scharfe Form der Regulierung nötig gewesen, die eine Gestaltung des Trassen- und Stationspreissystems nach dem Grenzkostenprinzip ermöglichen würde. Bedauerlicherweise seien auf Druck Deutschlands die Vollkostenaufschläge als Ausnahmetatbestand in die Richtlinie aufgenommen worden. Die guten Vorgaben, die die EU-Richtlinie für den Schienenverkehr gemacht habe, würden in Deutschland nun verwäs-

sert, weil der Gesetzentwurf in weitem Maße von dem Ausnahmeprinzip Gebrauch mache. Ein echter Wettbewerbsmarkt werde sich im Eisenbahnsektor nur dann etablieren können, wenn das Grenzkostenprinzip durchgesetzt werde.

B. Besonderer Teil

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Die Inhaltsübersicht wird an die Änderung der Überschriften angeglichen.

Zu Buchstabe b (§ 1 Absatz 12, 19 und 24 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 1 Absatz 12 ERegG)

Redaktionelle Bereinigung. Der Verweis in Buchstabe d geht ins Leere. Der Verweis auf § 15 AEG wird nicht mehr benötigt, da die dort erwähnten Behörden bereits von Buchstabe 2a des Entwurfs erfasst werden.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 1 Absatz 19 ERegG)

Der Änderungsvorschlag 3 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Formulierungsänderung dient der Klarstellung.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 1 Absatz 24 ERegG)

Der Änderungsvorschlag 4 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Definition „Ballungsraum" spielt im Rahmen der europarechtlich (vgl. Artikel 3 Nummer 6 der EU-Richtlinie 2012/34/EU) eingeführten Definition des „Stadt- und Vorortverkehrs" (§ 2 Absatz 16 AEG) im AEG eine Rolle, in Artikel 1 (ERegG-Entwurf) taucht der Begriff dagegen überhaupt nicht auf. Er wird daher im AEG statt im ERegG verortet.

Eingefügt wird eine neue Definition. Der Begriff wird in § 2 Absatz 3 verwendet.

Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 3, 4, 6, 7 und 9 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 2 Absatz 3 ERegG)

Allgemein

In Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU ist eine Ausnahmemöglichkeit für eigenständige örtliche und regionale Netze vorgesehen. Weitere Ausnahmen für Netze ohne strategische Bedeutung werden in Artikel 2 Absatz 4 ermöglicht. Letzteres allerdings nur mit Zustimmung der Europäischen Kommission bezüglich der konkret betroffenen Netze. Die Ausnahmemöglichkeiten des § 2 Absatz 3 ERegG entsprechen den Ausnahmemöglichkeiten des Artikels 2 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU.

§ 2 Absatz 3 Nummer 1 ERegG

Schmalspurbahnen werden ausgenommen von den Regelungen über die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege (§ 8 ERegG), den Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege (§ 9 ERegG) und über die Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenkapazität im Schienenverkehr (ERegG – Kapitel 3).

§ 2 Absatz 3 Nummer 2 ERegG

Die in den Buchstaben a bis c genannten Betreiber der Schienenwege werden ausgenommen von den Regelungen über die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege (§ 8 ERegG) und den Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege (§ 9 ERegG). Sie werden teilweise ausgenommen von den Regelungen des Kapitels 3 ERegG. Die Ausnahme betrifft die Regelungen über die Erhebung von Entgelten. Die Regelungen über den Zugang gelten auch für solche Eisenbahnen. Eine Definition für den Begriff eigenständige Netze, der in Übernahme der Vorschriften der Richtlinie in Buchstabe a verwendet wird, findet sich in § 1 Absatz 26 (s. o. Nummer 1d).

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 2 Absatz 4 ERegG)

Von den Vorschriften zum Verbot der Übertragung öffentlicher Gelder wird keine Ausnahme zugelassen.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 2 Absatz 6 ERegG)

Redaktionelle Bereinigung, da die Wörter „auf Antrag“ in der Regelung zweimal vorkommen.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 2 Absatz 7 ERegG)

§ 2 Absatz 7 regelt die Ausnahmemöglichkeiten für Betreiber von örtlichen Schienennetzen. Diese sollen jedoch nicht unbeschränkt gelten. Es gibt daher eine Ausnahme von der Ausnahmevorschrift für Regelungen, die in jedem Fall gelten sollen. Dazu gehören die §§ 20 und 22 ERegG-E, da sie den grundlegenden Nutzungsvertrag betreffen. § 61 Absatz 2 und 3 enthalten für die Zugangsberechtigten wichtige Regelungen zur Planung von Baumaßnahmen. Von diesen sollten daher keine Ausnahmen möglich sein. Dagegen sollte eine Befreiung auch von den §§ 50 bis 52 ERegG-E möglich sein, weil diese Vorschriften die Aufstellung des Netzfahrplans betreffen und dies bei kleineren Betreibern unter Umständen nicht erfolgt.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 2 Absatz 9 bis 12)

Zu § 2 Absatz 9 ERegG

Die Regelungen des § 37 können dazu führen, dass die Entgelte für andere Verkehrsdienste erhöht werden müssen, da der Betreiber der Schienenwege nur auf diese Weise den Vorgaben des § 36 (Vollkostendeckung) entsprechen kann. Kleineren Betreibern der Schienenwege, auf deren in ihrem Eigentum stehenden Netzen kein oder nur im vernachlässigbaren Umfang Personenfernverkehr oder Güterverkehr stattfindet, ist eine solche Kompensation jedoch nicht möglich. Der Regulierungsbehörde wird daher die Möglichkeit eingeräumt, solche Betreiber der Schienenwege von der Anwendung des § 37 zu befreien.

Da der Anwendungsbereich des § 37 ERegG auf Personenbahnhöfe erweitert wurde, ist auch die Ausnahmevorschrift zu § 37 zu erweitern.

Zu § 2 Absatz 10, 11 und 12 ERegG

Die Regelungen beziehen sich auf die gesetzlich angeordnete Ausnahme in § 2 Absatz 3 ERegG. Die Ausnahme beruht auf der Prognose, dass solche Eisenbahnen den Wettbewerb nicht beeinträchtigen können. Liegt aber eine solche Beeinträchtigung vor, sollen die allgemeinen Regelungen wieder Anwendung finden. Die dafür erforderlichen Anordnungsmöglichkeiten der Regulierungsbehörde sind in den Absätzen 10 bis 12 normiert.

Zu Buchstabe d (§ 7 Absatz 6 ERegG)

Durch die Änderung wird die Angleichung an die anderen Ausnahmevorschriften in § 2 erreicht.

Zu Buchstabe e (§ 13 Absatz 2 und 4 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 13 Absatz 2 ERegG)

Es ist nicht erforderlich, dass stets bereits im Rahmen des Bemühens um eine einvernehmliche Lösung auf eine tragfähige Alternative oder Varianten hingewiesen wird. In der Praxis dürften die Zugangsberechtigten über bessere Kenntnis etwaiger Alternativen in konkurrierenden Serviceeinrichtungen verfügen als die ablehnende Einrichtung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 13 Absatz 4 ERegG)

Korrektur eines Verweisungsfehlers.

Zu Buchstabe f (§ 15 Absatz 3 ERegG)

Redaktionelle Bereinigung eines Verweisungsfehlers.

Zu Buchstabe g (§ 19 Absatz 4 ERegG)

Die Betreiber der Serviceeinrichtung, die dem Personenverkehr dient, sollen in den Nutzungsbedingungen darlegen müssen, welche Ausstattung und Qualitätsmerkmale sie garantieren.

Zu Buchstabe h (§ 22 Satz 2 und 3 ERegG)

Redaktionelle Klarstellung, dass Verträge nach den §§ 20 und 21 von Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl mit Betreibern der Schienenwege als auch mit Betreibern von Serviceeinrichtungen geschlossen werden können.

Zu Buchstabe i (§ 23 Absatz 2 Satz 3 ERegG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 11 der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Es wird klargestellt, dass § 37 hinsichtlich der bundesweiten Mittelung der Entgelte eine Sonderregelung zu § 23 Absatz 2 darstellt.

Zu Buchstabe j (§ 25 Absatz 1 Satz 1 ERegG)

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates in 12a der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Klarstellung, dass sich die Einheit „Trassenkilometer" nur auf die Betriebsleistungen und nicht auf die Gesamtkosten bezieht.

Zu Buchstabe k (§ 27 Absatz 1 ERegG)

Bei den Ausnahmen von der Anreizsetzung wird definiert, was „besondere Mehrbelastungen" sind.

Zu Buchstabe l (§ 28 Absatz 2 und 3 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 28 Absatz 2 ERegG)

Der Sachverständigen Beirat wird genau bezeichnet.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 28 Absatz 3 ERegG)

Die Angemessenheit des in Absatz 2 festgelegten Produktivitätsfaktors kann sich ändern.

Für eine eventuelle neue Entscheidung wird die Bundesregierung fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Deutschen Bundestag auf Grundlage eines Berichts der Regulierungsbehörde eine Stellungnahme zur Angemessenheit des Faktors nach Absatz 2 vorlegen.

Zu Buchstabe m (§ 31 Absatz 1 und 2 ERegG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 19 der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird teilweise aufgegriffen.

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 31 Absatz 1 Satz 1 ERegG):

Redaktionelle Änderung: Das fehlende Wort „für" wird ergänzt. Teilweises Aufgreifen des Änderungsvorschlags des Bundesrates zu Nummer 19 a.

Zu Doppelbuchstabe bb

Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 31 Absatz 2 Satz 1 ERegG):

Korrektur eines Verweisfehlers und Streichung eines überflüssigen Verweises. Entspricht dem Änderungsvorschlag des Bundesrates zu Nummer 19 b.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 31 Absatz 2 Satz 2 ERegG):

Der Änderungsvorschlag 20 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Ausnahmemöglichkeit für eine anderweitige Kostendeckung ist derzeit in § 22 EIBV enthalten und soll auch in den Entwurf des ERegG aufgenommen werden. Sie kann vor allem für kleine nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) – besonders im ländlichen Raum und/oder mit touristischem Verkehr – bedeutsam sein, die ihre Kosten nicht alleine aus den Trassenpreisen erwirtschaften können und auf andere Einnahmequellen und Zuschüsse angewiesen sind.

Zu Buchstabe n (§ 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 ERegG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 22 der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Vorschrift bedarf einer begrifflichen Klarstellung. Der § 32 Absatz 2 ERegG-E erfasst nur Leistungen, die der Betreiber einer Serviceeinrichtung für Zugangsberechtigte zu erbringen hat. Für die Erstreckung auch auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen besteht keine Notwendigkeit. Es wird „Zugangsberechtigte“ und nicht „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ eingefügt, weil auch Aufgabenträger oder Verlader Verträge schließen können.

Zu Buchstabe o (§ 33 ERegG)

Überschrift

Die neue Fassung gibt den geänderten Inhalt wieder.

Zu Absatz 1

Es wird geregelt, welche Fallkonstellationen einer Genehmigung bedürfen:

Zu Absatz 1 Nummer 1

Bestimmte Betreiber der Schienenwege sind auf der Grundlage des § 2 ERegG von den dort genannten Regelungen ausgenommen oder befreit. Für die freigestellten Eisenbahnen gelten für die Entgeltbildung lediglich die (einfachen) Vorschriften über Serviceeinrichtungen. Auf dieser Grundlage muss das Entgelt genehmigt werden.

Zu Absatz 1 Nummer 2

Für die der Betreiber von Personenbahnhöfen gelten ohnehin für die Entgeltbildung die Vorschriften über Serviceeinrichtungen. Alle Entgelte für Schienenwege und für Personenbahnhöfe bedürfen einer Genehmigung. Bei Personenbahnhöfen der Eisenbahnen des Bundes ist der Prüfungsmaßstab § 37.

Zu Absatz 2

Bei genehmigten Entgelten ist nur der Weg zu den Verwaltungsgerichten eröffnet. Damit ist effektiver Rechtsschutz gewährleistet. Zudem besteht Rechtssicherheit, dass die genehmigten Entgelte nicht nachträglich noch zivilrechtlich angegriffen werden können. Es greift die Privilegierung nach Satz 3 (Ausschluss von § 315 BGB).

Zu Buchstabe p (§ 34 Absatz 2 Satz 2 und Absatz 3 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 34 Absatz 2 Satz 2 ERegG):

Der Änderungsvorschlag 25 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Es wird klargestellt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen bei der Ermittlung der Kosten nicht das aufwändige, in den §§ 28 bis 31 beschriebene Vorgehen leisten müssen, das von Betreibern von Schienenwegen erwartet wird.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 34 Absatz 3 ERegG):

Eingeschränkte Übernahme des Bundesratsvorschlags: Klarstellung, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht unter Zugrundelegung von Grenzkosten (mit Zuschlägen) kalkulieren müssen.

Zu Buchstabe q (§ 35 Absatz 6 ERegG)

Betreiber der Schienenwege müssen nur für das Transeuropäische Eisenbahnnetz und Schienenwege, die unmittelbar Anschluss an das Ausland haben, ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen zweisprachig veröffentlichen (§ 19 Absatz 1 Satz 2). Die vorgeschlagene Ergänzung dient der Gleichbehandlung von Betreibern einer Serviceeinrichtung und Betreibern der Schienenwege.

Zu Buchstabe r (§ 37 ERegG)

Allgemein

Der Grundsatz, dass der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für Schienenwege und der Betreiber der Serviceeinrichtung die Entgelte für Serviceeinrichtungen festlegt, soll beibehalten werden. Das europäische Recht verlangt dieses auch (vgl. Artikel 29 der Richtlinie 2012/34/EU).

Der Entwurf greift die wesentlichen Ziele der Länder für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Nummer 2 ERegG auf.

Die Entwicklung der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und für die Nutzung von Personenbahnhöfen wird an die Entwicklung der den Ländern insgesamt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nach dem Regionalisierungsgesetz gekoppelt. Dabei werden die Entgelte länderspezifisch gebildet, der jährliche Steigerungssatz wird jedoch einheitlich bestimmt.

Nach § 5 Absatz 2 Regionalisierungsgesetz wird der Betrag für das Jahr 2016 auf 8 Milliarden Euro festgesetzt. Nach § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2031 jährlich um 1,8 vom Hundert. Die Verteilung auf die einzelnen Länder erfolgt noch. Diese oder künftige Verteilungen der Regionalisierungsmittel sind jedoch für die Berechnung der Trassenpreise irrelevant: Jede länderspezifische Steigerungsrate würde die Verteilung der Regionalisierungsmittel und die Gründe für eine spezielle Verteilung in gewisser Weise konterkarieren: Wenn die Länder sich einig sind, dass ein Land mehr Geld benötigt als bisher, insbesondere weil es mehr Verkehre bestellen muss, wäre es kontraproduktiv, in diesem Land einen deutlich höheren Trassenpreis zu gestatten.

Auch ist ein einheitlicher Steigerungssatz eher an den Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur und deren Entwicklung orientiert, da die Kostensteigerungen für die Bereitstellung der Infrastruktur nicht länderspezifisch wesentlich unterschiedlich sein dürften.

Im Einzelnen:

– Feste Deckelung der Trassenpreise für den SPNV
– Regelung nur für Eisenbahnen des Bundes
– Einbeziehung der Personenbahnhöfe

Zu Absatz 1

Die Anwendung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes bedeutet, dass derzeit insbesondere die DB Netz AG und die DB Station&Service AG betroffen sind. Bezogen auf Personenbahnhöfe ist auch die DB Regio AG betroffen.

Die Betreiber der Schienenwege haben keine Informationen darüber, welche Verkehre bestellt sind und welche Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben werden. Dies ist auch für die Nutzung der Infrastruktur unerheblich. Daher soll das Entgelt für alle Verkehre nach § 36 Absatz 2 Nummer 2 festgelegt werden. Somit werden sämtliche Schienenpersonennahverkehre gleich behandelt.

Zu Absatz 2

Die Entwicklung der Entgelte im SPNV wird an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel im gleichen Zeitraum gekoppelt. Da die Steigerung der Regionalisierungsmittel auf Basis der Erwartung der allgemeinen Preissteigerung berechnet ist, ist eine feste Bindung der Entgelte sachgerecht. Die Regelung sieht vor, dass die Entgelte an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel insgesamt, d. h. für alle Länder gemeinsam betrachtet, „zwangsgekoppelt“ sind. Steigen die Regionalisierungsmittel, steigen die Trassenentgelte. Die Trassenentgelte steigen dabei im Proporz. Die Änderungsraten der Entgelte im SPNV gelten einheitlich für alle Länder, entsprechend der Änderungsrate der Regionalisierungsmittel insgesamt.

Der Vorschlag bezieht die Stationspreise mit ein.

Zu Absatz 3

Da eine Festlegung der Entgelte ohne Berücksichtigung der Kosten sich negativ auf Vereinbarungen, insbesondere über Personenbahnhöfe auswirken kann, wird eine Ausnahmeregelung im Hinblick auf Vereinbarungen getroffen. Die Vereinbarung muss nicht ausdrücklich auf § 37 ERegG Bezug nehmen, sondern nur inhaltlich eine Regelung zu Entgelten treffen. Auch bestehende Vereinbarungen sind erfasst. Die Regelung ist angelehnt an § 20 Absatz 1 EIBV.

Gegenstand einer hier relevanten Vereinbarung können Investitionen oder Aufwendungen sein. Alle Vereinbarungen mit Gebietskörperschaften zur Finanzierung von Maßnahmen im Bereich der Personenbahnhöfe, die entgeltrelevant sind, können daher eine Ausnahme darstellen. Dies betrifft auch nichtinvestive Maßnahmen.

Zu Absatz 4

Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, mit der Summe der nach § 25 auf Grundlage der Obergrenze der Gesamtkosten ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Soweit innerhalb des Verkehrsdienstes Personenverkehrsdienste Marktsegmente gebildet werden, müssen diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Personenverkehrsdienst zugeordneten Kosten decken. Ob im Schienenpersonennahverkehr eine Unterdeckung besteht, wird durch die Regulierungsbehörde überprüft. Sie soll die Methode, mit der sie prüft, ob eine Unterdeckung vorliegt, geeignet wählen können. Dafür werden zwei Möglichkeiten eröffnet. Durch die Prüfung der Mengen- und Erlösentwicklung im Schienenpersonennahverkehr kann insbesondere dargelegt werden, ob die Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu Mehrbestellungen geführt haben.

Entsprechendes gilt für Personenbahnhöfe: Die Regulierungsbehörde prüft hier, ob die Nahverkehrshalte im Vergleich zu den Fernverkehrshalten ihre jeweiligen Kosten decken können.

Zu Absatz 5

Auf der Grundlage dieses Berichts kann dann eventueller Handlungsbedarf beurteilt werden. Den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, da sie wirtschaftlich betroffen sind.

Zu den Absätzen 6 und 7

Ob Handlungsbedarf besteht, ist eine Entscheidung des Gesetzgebers. Ihm ist daher der Bericht zuzuleiten.

Zu Buchstabe s (§ 39 Überschrift und Absatz 4 ERegG)

Die Regelung für die Betreiber der Schienenwege wird auf Betreiber von Serviceeinrichtungen ausgedehnt.

Zu Buchstabe t (§ 47 Absatz 9 ERegG)

A. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vorgeschlagen:

In Artikel 1 ist in § 52 Absatz 3 nach Satz 1 folgender Satz 2 anzufügen:

„Bei der dabei gebotenen Berücksichtigung der praktischen Leistungsfähigkeit der Schienenwegkapazität (§ 1 Absatz 17) hat der Betreiber der Schienenwege auch die Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen einzubeziehen, die für die Inanspruchnahme der beantragten Schienenwegkapazität notwendig sind.“

Der Bundesrat hat seinen Vorschlag wie folgt begründet:

Auf einigen Streckenabschnitten kommt es teilweise aufgrund konkurrierender Trassenanträge bzw. -zuweisungen zu einer Gefährdung der reibungslosen Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs. Beispielhaft kann etwa die Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) genannt werden.

Eine ausreichende Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist in jedem Fall sicherzustellen. Voraussetzung hierfür ist es, dass die Schienenwegkapazität in einer Art und Weise zugewiesen wird, dass eine reibungslose Durchführung des Verkehrs auf der Strecke möglich ist. Im Fall überlasteter Schienenwege bedeutet dies, dass auch die Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen bei der Zuweisung der Schienenwegkapazität berücksichtigt werden müssen, um zu gewährleisten, dass der Verkehr auf der Strecke störungsfrei durchgeführt werden kann.

B. Begründung der vorgeschlagenen Änderung:

Es ist möglich, dass vergebene Zugtrassen nicht mit den vergebenen Kapazitäten in der nachgelagerten Serviceeinrichtung korrespondieren. Dies kann betriebliche Probleme bei der Durchführung der Zugverkehre zur Folge haben. Wenn die Zugverkehre mangels freier Kapazität in der Serviceeinrichtung nicht in diese einfahren können, kann es zu einem Rückstau auf dem Schienennetz kommen. Die Züge würden in diesem Fall das Schienennetz blockieren, was zu erheblichen Störungen im Betriebsablauf führen kann. Im schlimmsten Fall ist es vorstellbar, dass bestimmte Verkehre aufgrund mangelnder Kapazitäten in der Serviceeinrichtung trotz zugewiesener Zugtrassen nicht durchführbar sind. Es ist infolgedessen eine Regelung erforderlich, welche die Regulierungsbehörde zum Eingreifen ermächtigt, wenn betriebliche Probleme aufgrund begrenzter Kapazitäten in der vor- bzw. nachgelagerten Serviceeinrichtung und unzureichender Abstimmungen bei der Kapazitätsvergabe zwischen den Infrastrukturbetreibern wahrscheinlich oder bereits eingetreten sind. Daher wird mit § 47 Absatz 9 eine Regelung getroffen, die die Infrastrukturbetreiber zu einer Zusammenarbeit bei der Kapazitätsvergabe verpflichtet. Die Vergabeprozesse der Einrichtungen sollten enger verzahnt werden, als dies heute der Fall ist. Hierbei wären unter anderem auch die für die ordnungsgemäße Nutzung einer Serviceeinrichtung notwendigen Rangierfahrten oder notwendige Standzeiten auf Gleisen, in denen Züge ein- und ausfahren, zu berücksichtigen. Ebenso wenig kann eine Vergabe von Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung erfolgen, ohne die Zuweisung der Trassen zu beachten, da diese die An- und Abfahrt in die und aus der Serviceeinrichtung bestimmt. Sollten die Infrastrukturbetreiber ihrer Verpflichtung zur Entwicklung eines Abstimmungsverfahrens nicht oder nicht ausreichend nachkommen, kann die Regulierungsbehörde – die gemäß § 47 Absatz 9 Satz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 2 über die Entwicklung des Abstimmungsverfahrens ausreichend zu informieren ist – Maßnahmen nach § 67 ergreifen.

Die Regelung wird nicht in § 52 (Netzfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren), wie vom Bundesrat vorgeschlagen, sondern in § 47 (Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen) eingefügt.

Zu Buchstabe u (§ 48 Absatz 1 ERegG)

Die Regelung soll sowohl für Betreiber der Schienenwege als auch für Betreiber einer Serviceeinrichtung gelten.

Zu Buchstabe v (§ 49 Absatz 3, 6, 7, 10 und 11 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 49 Absatz 3 ERegG)

Redaktionelle Änderung. Der in der Richtlinie 2012/34/EU angekündigte Durchführungsrechtsakt wurde mittlerweile erlassen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 49 Absatz 6 ERegG)

Redaktionelle Änderung. Da der Durchführungsrechtsakt unmittelbar geltendes Recht ist, ist eine vorsorgliche vertragliche Sicherung nicht mehr erforderlich.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 49 Absatz 7 ERegG)

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 49 Absatz 10 und 11 ERegG)

Zu Absatz 10

Die Regelung ergänzt die Richtlinie. Die Durchführungsverordnung trifft keine Aussage dazu, wie der Betreiber der Schienenwege nach erfolgloser Koordinierung mit konfliktbehafteten Anträgen auf Abschluss eines Rahmenvertrages umzugehen hat. Deswegen wird eine dem heutigen § 13 Absatz 10 EIBV entsprechende Regelung aufgenommen.

Zu Absatz 11

Allgemein

Die Regelungen des Durchführungsrechtsaktes sind nicht unproblematisch, da auf der Grundlage von Artikel 9 Nummer 4 in bestehende Rahmenverträge eingegriffen werden kann. Diese Eingriffsmöglichkeit kann für künftig

abzuschließende Rahmenverträge durch eine generelle Genehmigungspflicht von Rahmenverträgen ausgeschlossen werden (Artikel 8 Absatz 3). Ob dies durch den Sektor erwünscht ist und ob insbesondere entgegen der bisherigen Regelungen auch Rahmenverträge der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr der Genehmigung unterliegen sollen, bedarf noch der gemeinsamen Prüfung mit den Betroffenen. Für bestehende Rahmenverträge soll von den Ausnahmemöglichkeiten des Durchführungsrechtsaktes Gebrauch gemacht werden, da diese nicht auf die neue Rechtslage und mögliche nachträgliche Änderungen ausgerichtet sind.

Zur konkreten Regelung

Die Regelung entspricht der Nichtanwendungsmöglichkeit nach Artikel 15 Satz 1 der Durchführungsverordnung.

Zu Buchstabe w (§ 51 Absatz 1 ERegG)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 51 Absatz 1 Satz 2 ERegG)

Redaktionelle Bereinigung eines Verweisungsfehlers.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 51 Absatz 1 Satz 4 – neu – ERegG)

Auf internationaler Ebene wurden Absprachen (Framework of Capacity Allocation, FCA) getroffen, die eine Benennung des Eisenbahnverkehrsunternehmens bis spätestens 30 Tage vor Durchführung des angemeldeten Verkehrs auf Güterverkehrskorridoren vorsehen. Hierbei geht es um Zugtrassen eines Korridors gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010. Die Änderung soll sicherstellen, dass die betroffenen Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit haben, die Frist für die Benennung des Eisenbahnverkehrsunternehmens abweichend von der allgemeinen Regelung in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Relevant ist dies besonders für die Korridore gem. VO (EU) Nr. 913/2010 und sinnvollerweise auch für die Anschlussverkehre von und zu diesen Trassen. Jedenfalls für diese Fallgruppen soll daher eine Regelung vom Betreiber der Schienenwege getroffen werden.

Zu Buchstabe x (§ 52 Absatz 8 Satz 2 – neu – ERegG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 32 der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Vorrangregelungen des Entwurfs entsprechen nicht in vollem Umfang der aktuellen Rechtslage. Die bisherige Regelung des § 9 Absatz 5 Satz 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung soll im ERegG-E fortgeführt werden.

Zu Buchstabe y (§ 55 Absatz 7 – neu – ERegG)

Das Aufstellen von Vorrangkriterien soll von der Regulierungsbehörde eingefordert werden, wenn ein überlasteter Schienenweg vorliegt. Dadurch verfügt die Regulierungsbehörde über die Kompetenz, die Festschreibung einer Verteilung zwischen den Verkehrsarten zu erwirken, die zu einer volkswirtschaftlich sinnvollen Nutzung der knappen Kapazität führt. Die Regelung bleibt zugleich auf Fälle beschränkt, in denen aufgrund der Überlastung tatsächlich Notwendigkeit für entsprechende Eingriffe besteht. Satz 3 nennt Fälle besonderer Dringlichkeit und damit Fallkonstellationen, in denen die Regulierungsbehörde tätig werden soll.

Zu Buchstabe z (§ 59 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3, Absatz 6 ERegG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 34 der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 59 Absatz 1 Satz 1 ERegG)

Dies dient der redaktionellen Vereinfachung und Klarstellung. Durch das Einfügen an dieser Stelle kann in Absatz 3 der bisherige Satz 1 entfallen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 59 Absatz 2 ERegG)

Klarstellung und Folgeänderung zu Buchstabe a. Die Vorlage nach Absatz 1 ist gleichzeitig die endgültige Vorlage.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 59 Absatz 3 ERegG)

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Folgeänderung zu Buchstabe a.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) besteht keine der grundgesetzlichen Verpflichtung des Bundes für seine Eisenbahnen vergleichbare Zuständigkeit der Länder. Auch der Bund fördert die NE-Infrastruktur, zum Beispiel auf Grundlage des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes. Daher soll allgemein auf das gültige Zuwendungsrecht verwiesen werden.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 59 Absatz 6 ERegG)

Die bisherige Rechtslage, dass die Aufsichtsbehörde die Vollständigkeit des Planes prüft und in Abstimmung mit der Regulierungsbehörde fehlende Punkte einfordern kann, soll weitergeführt werden, um das Verfahren sinnvoll auszugestalten. Durch Überführung der Regelungen zum überlasteten Fahrweg in das ERegG wird es erforderlich, eine spezielle Ermächtigungsgrundlage für die Aufsichtsbehörde zu schaffen. Denn die allgemeine Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmen nach § 5a AEG greift nur bei Verstößen gegen die in § 5 Absatz 1 AEG aufgeführten Rechtnormen.

Zu Buchstabe a1 (§ 60 Absatz 2 und 3 ERegG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 36 der Stellungnahme Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 60 Absatz 2 – neu – ERegG)

Die zusätzliche Regelung entspricht, abgesehen von sprachlichen Anpassungen, weitestgehend § 12 EIBV. Mit ihr soll sichergestellt werden, dass eine sachgerechte und angemessene Kündigungsmöglichkeit für den Fall nicht genutzter Kapazität – wie nach geltender Rechtslage – auch weiterhin besteht. Satz 4, der im Wesentlichen § 12 Satz 4 EIBV entspricht, sieht entsprechende Sanktionen vor. Kündigung und Sanktionen greifen nur, wenn der Zugangsberechtigte dies zu vertreten hat.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 60 Absatz 3 ERegG)

Folgeänderung zu Doppelbuchstabe aa.

Zu Buchstabe b1 (§ 66 Absatz 2 ERegG)

Beschwerdemöglichkeit von Verbänden: Auch Verbände, die sich für Kundenrechte im Güterverkehr einsetzen, sind klagebefugt. Verbraucherverbände müssen für Klagebefugnis keine spezifische Aufgabe haben, Fahrgastinteressen zu vertreten.

Zu Buchstabe c1 (§ 72 Satz 2 ERegG)

Redaktionelle Bereinigung eines Verweisungsfehlers.

Zu Buchstabe d1 (§ 79 ERegG)

Um den Eisenbahninfrastrukturbeirat bestmöglich und zeitnah über die aktuellen Entwicklungen bei der Tätigkeit der Bundesnetzagentur zu informieren, wird eine neue Beteiligungspflicht der Bundesnetzagentur gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturbeirat eingeführt. Diese greift bei bevorstehenden wesentlichen Entscheidungen der Bundesnetzagentur. Eine kontinuierliche Information der Vertreter von Deutschem Bundestag und Bundesrat über die Tätigkeit der Bundesnetzagentur auch außerhalb der regelmäßig stattfindenden Sitzungen des Eisenbahninfrastrukturbeirates wird somit gewährleistet.

Zu Buchstabe e1 (§ 80 ERegG)

Allgemeines

Die Regelung gewährleistet ein schnellstmögliches Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Nur bei wenigen Vorschriften besteht ein Bedarf für eine Übergangsregelung. Dies betrifft unter anderem die §§ 13

und 15 ERegG-E. Die notwendigen Übergangsregelungen zu den Entgeltvorschriften sind nun in Absatz 5 zusammengefasst. Im Übrigen können die Regelungen unmittelbar ab Inkrafttreten des Gesetzes gelten.

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 80 Absatz 1 ERegG)

Zu Satz 1

Das Kriterium der „tragfähigen Alternative“ wird durch bestimmte Verfahrensschritte innerhalb des Koordinierungs- und Entscheidungsverfahrens für Serviceeinrichtungen durch dieses Gesetz neu eingeführt.

Durch das Abstellen auf die Nutzung innerhalb einer in der Zukunft liegenden, bestimmten Netzfahrplanperiode wird erreicht, dass alle auf die Durchführung innerhalb dieser Netzfahrplanperiode gerichteten Anträge an den gleichen Voraussetzungen gemessen und bearbeitet werden. Würde allein auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes abgestellt, würden Nutzungen innerhalb einer Netzfahrplanperiode zum Teil nach altem Recht zustande kommen (wenn der Antrag noch vor Inkrafttreten beantwortet wird), während ein anderer Teil der Nutzungen nach neuem Recht zustande kommt (wenn der Antrag nach Inkrafttreten beantwortet wird). Die Übergangsregelung verhindert diese unterschiedliche Behandlung von Nutzungsanträgen für dieselbe Netzfahrplanperiode.

Hierdurch werden auch Betreiber einer Serviceeinrichtung, die sich in ihren Nutzungsbedingungen ein Zuweisungsverfahren ähnlich dem für Netzfahrplantrassen gegeben haben, in der Lage versetzt, Anmeldungen zum „Netzfahrplan“ anhand der gleichen Entscheidungskriterien zu bearbeiten wie Anträge zum Gelegenheitsverkehr.

Zeitlicher Bezugspunkt ist die Netzfahrplanperiode, deren Beginn frühestens 18 Monate nach dem Inkrafttreten des Gesetzes liegt. Der zeitliche Vorlauf ist notwendig, um den Betreibern einer Serviceeinrichtung vor erstmaliger Anwendung des neuen Kriteriums die vorherige Anpassung ihrer Nutzungsbedingungen zu ermöglichen. Dies ist auch im Sinne der Zugangsberechtigten.

Zu Satz 2

Gemäß § 15 Absatz 1 Satz 1 ERegG-E kann sich der Betreiber einer Werksbahn vorbehalten, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur selbst durchzuführen oder von Dritten durchführen zu lassen. Entscheidet er sich für diesen Vorbehalt, besteht kein Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur (Schluss aus § 15 Absatz 2 Satz 1 ERegG-E). Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ERegG hat – mangels einer solchen Vorschrift – noch kein Werksbahnbetreiber den Vorbehalt erklären können. Die Übergangsvorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass der Werksbahnbetreiber den Zugang erst zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode beenden kann.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 80 Absatz 2 ERegG)

Da durch die Überarbeitung des Absatzes 1 die Regelungen für die Zuweisung von Schienenwegkapazität bereits mit Inkrafttreten des ERegG gelten sollen, bedarf es keiner gesonderten Übergangsregelung mehr.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 80 Absatz 3 bis 8 ERegG)

Redaktionelle Folgeänderung zu Doppelbuchstabe bb.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 80 Absatz 2 – neu – ERegG)

Sprachliche Anpassung und notwendige Erweiterung der gesetzlichen Prüfgrundlage um die EIBV.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 80 Absatz 3 – neu – ERegG)

Redaktionelle Anpassung. Der Verweis wird konkreter gefasst, da er sich nur auf die Frist zur Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen bezieht.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 80 Absatz 4 – neu – ERegG)

Im Interesse einer zügigen Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU sollte die Anpassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen so schnell wie möglich erfolgen. Dies wird durch die Einfügung des Wortes „unverzüglich“ sichergestellt. Die Ergänzung lässt den Betreibern aber gleichzeitig die für die Überarbeitung notwendige Zeit. Die erforderliche Befreiung von den gesetzlichen Fristen erfolgt zur Vermeidung von Verwaltungsaufwand anstatt auf Antrag kraft Gesetzes.

Zu Doppelbuchstabe gg (§ 80 Absatz 5 – neu – ERegG)

Zu Satz 1

Redaktionelle Anpassung.

Zu Satz 3

Die Kopplung der Änderungsraten der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel beginnt, unabhängig vom sonstigen Verfahrensablauf, in der Netzfahrplanperiode 2017/2018.

Zu Doppelbuchstabe hh (§ 80 Absatz 6 – neu – ERegG)

Sprachliche Anpassung zum Zweck der Klarstellung.

Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 80 Absatz 6 Satz 5 – neu – ERegG)

Klarstellung. Bis die nach erfolgter Nachbesserung von der Regulierungsbehörde als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannte Vereinbarung das erste Mal Berücksichtigung bei der Festlegung der Entgelte finden kann, gilt die ursprünglich vorgelegte, noch nicht nachgebesserte Regulierungsvereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung im Sinne des § 29 Absatz 2 Satz 1 ERegG-E.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 80 Absatz 6 Satz 6 – neu – ERegG)

Es handelt sich um eine sprachliche Anpassung. Die Regelung stellt klar, dass die Fiktionswirkung endet, sobald die Regulierungsbehörde der vorgelegten Regulierungsvereinbarung ihre Anerkennung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung verweigert.

Zu Buchstabe f1 (§ 81 Absatz 1 – neu – ERegG)

Allgemeines

Durch die Regelung in § 36 Absatz 2 Satz 5 und 6 wird innerhalb des Verkehrsdienstes Personenverkehr saldiert. Auf dieser Grundlage müsste zum Beispiel der SPFV nicht auskömmliche Trassenpreise im SPNV kompensieren. Dies gilt auch umgekehrt. Dabei würde zum Beispiel eine eventuelle Überdeckung im SPNV zur Senkung der Trassenpreise im SPFV führen.

Im Einzelnen

Die Regelung in § 81 Absatz 1 gibt im Zusammenhang mit dem Evaluierungsbericht in § 37 Gelegenheit auf eventuelle Fehlentwicklungen rechtzeitig reagieren zu können. Ein parlamentarisches Verfahren muss in diesem Zusammenhang zwingend durchgeführt werden.

Gelingt keine Änderung, können die Regelungen des § 36 Absatz 2 Satz 5 und 6 nicht mehr angewendet werden. In diesem Falle würde es bei der allgemeinen Regelung bleiben, dass Aufschläge so gewählt werden müssen, dass die Verkehrsdienste Güterverkehrsdienst und Personenverkehrsdienst die dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten decken.

Zu Buchstabe g1 (Anlage 2 Nummer 2 zum ERegG)

Es wird klargestellt, dass im Rahmen dieses Gesetzes ausschließlich Eisenbahninfrastruktureinrichtungen in See- und Binnenhäfen reguliert werden und nicht der See- oder Binnenhafen als Ganzes. Somit gelten sowohl für Schienenwege als auch für Serviceeinrichtungen innerhalb von Häfen die Vorschriften für Serviceeinrichtungen.

Zu Buchstabe h1 (Anlage 8 zum ERegG)

Anpassung des Bezuges zu den Vorschriften des ERegG.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a (Nummer 2 (§ 2 AEG))

Zu Doppelbuchstabe aa

Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 2 Absatz 11 AEG)

Auch Betreiber von Schienenwegen können Zusatz- und Nebenleistungen erbringen. Nach der gegenwärtigen Fassung von § 2 Absatz 11 ERegG würden sie dadurch zugleich zu einem Betreiber einer Serviceeinrichtung. Diese Rechtsfolge ist überflüssig, so dass der Satzteil „oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ersatzlos wegfallen kann. Die Pflicht zur diskriminierungsfreien Erbringung von Zusatz- und Nebenleistungen ergibt sich aus § 14 ERegG-E. Daran ändert sich auch bei einer Streichung des Einschubs nichts.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 2 Absatz 17 – neu – AEG)

Siehe Begründung zu Artikel 1 Nummer 1c.

Zu Dreifachbuchstabe ccc (§ 2 Absatz 18 bis 22 – neu – AEG)

Redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe b.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 2a Nummer 3 AEG)

Die Regelung erweitert die Kompetenz der zuständigen obersten Landesbehörden. Die Geltung der Festlegung der obersten Landesbehörden wird auf das Eisenbahnregulierungsgesetz beschränkt, da die Begriffe auch im anderen Zusammenhang verwendet werden (Sicherheitsbereich) und Wechselwirkungen mit Sicherheitsbereich nicht beabsichtigt sind.

Zu Buchstabe b (Nummer 5 (§ 6 ff. AEG))

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 6 Absatz 2 AEG)

Durch die Anfügung erfolgt eine Rückkehr zur bisherigen Rechtslage, wonach Genehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit erforderlich, jeweils für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur erteilt werden. Ohne diese Regelung würden den Aufsichts- und Genehmigungsbehörden Informationen über den Umfang der von einem Betreiber nach der Genehmigung zu betreibenden Infrastruktur fehlen. Die Regelung ermöglicht es den Aufsichts- und Genehmigungsbehörden, die Verantwortlichkeiten bei aneinander angrenzenden Infrastrukturen und die Zuständigkeiten zwischen den Behörden genau voneinander abzugrenzen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 6c Absatz 1 und 2 AEG)

Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 6c Absatz 1 AEG)

Strengere Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 6c Absatz 2 AEG)

Der Änderungsvorschlag 45a des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Für Unternehmen, die noch keinen Jahresabschluss vorweisen können, soll wie bisher eine Vermögensübersicht ausreichen, soweit sie alle Angaben nach Anlage 2 zu § 6c enthält. So sind z. B. neu gegründete Unternehmen nicht in der Lage, eine Jahresbilanz vorzulegen.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 6d Absatz 1 und 2 AEG)

Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 6d Absatz 1 AEG)

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Redaktionelle Bereinigung der Formulierung. Der Begriff „Betriebsgenehmigung“ findet sich weder im geltenden AEG noch im Gesetzentwurf an anderer Stelle. Der korrekte, mit dem übrigen Gesetzentwurf konsistente Begriff, ist der der Unternehmensgenehmigung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 6d Absatz 2 AEG)

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Modelle des Betriebsleiters sowie des Sicherheitsmanagementsystems sind bewährte Modelle, die gesetzlich geregelt sind. Diese sollen für die Beurteilung der fachlichen Eignung im Genehmigungsverfahren maßgeblich sein.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 6f Absatz 1 AEG)

Der Änderungsvorschlag 48a des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Richtlinie 2012/34/EU regelt ausschließlich Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter, nicht aber die Genehmigung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Eine im Ausland erteilte Genehmigung nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie ist damit kein Nachweis über die fachliche Kompetenz und die finanzielle Leistungsfähigkeit zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur. Mit der Einfügung wird klargestellt, dass eine im Ausland nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie erteilte Genehmigung nur die Genehmigung für gleichartige Tätigkeiten im Inland entbehrlich macht, nicht aber die Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 6g Absatz 3 AEG))

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 49c der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Zur Vermeidung unnötigen Bürokratieaufwands erscheint es wenig sinnvoll, die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, um dann eine befristete neue Genehmigung zu erteilen, die gegebenenfalls nach Ablauf erneut in eine unbefristete Genehmigung zu überführen wäre. Zur Umsetzung der Vorgabe des Artikels 24 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU ist es ausreichend, die bisher in § 7 Absatz 1 Satz 2 und 3 AEG verankerte Möglichkeit zu nutzen, dem Unternehmen eine Frist zur Wiederherstellung ordnungsgemäßer Zustände zu setzen. Bei erfolglosem Fristablauf ist die Genehmigung zu widerrufen.

Zu Buchstabe c (Nummer 8 Buchstabe b (§ 11 AEG))

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vorgeschlagen, dem § 11 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes folgende Sätze anzufügen:

„Die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung ist der Aufsichtsbehörde mindestens drei Monate vorher anzuzeigen. Die Aufsichtsbehörde kann den Betreiber verpflichten, die Serviceeinrichtung vor der dauernden Einstellung des Betriebes entsprechend den Vorgaben des Absatzes 1a zur Abgabe auszuschreiben, soweit ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis besteht. Ein Verkehrsbedürfnis ist in der Regel gegeben, wenn die Serviceeinrichtung in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung zweckentsprechend genutzt wurde.“

A. Der Bundesrat hat seinen Vorschlag wie folgt begründet:

Artikel 13 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU schreibt keine derartige Genehmigung für die Stilllegung von Serviceeinrichtungen vor. Vielmehr wird der Betreiber verpflichtet, seine Serviceeinrichtung auf Miet- oder Leasingbasis anderen zur Nutzung zu überlassen, wenn er sie selbst zwei Jahre lang nicht genutzt hat. Daher reicht zur Umsetzung dieser Vorgabe eine Anzeigepflicht aus, die mit der Möglichkeit verbunden ist, den Betreiber dazu zu verpflichten, die Anlagen analog zu den Vorgaben für die Abgabe anderer öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zur Abgabe auszuschreiben.

B. Begründung der Änderung

Der Bundesrat hat insoweit Recht, als die Richtlinie keine derartige Genehmigung für die Stilllegung von Serviceeinrichtungen vorschreibt. Die Vorschrift der Richtlinie verlangt, dass eine Serviceeinrichtung dann zur Vermietung ausgeschrieben werden muss, wenn sie mindestens zwei Jahre lang nicht genutzt wurde und Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Bedarf an Nutzung bekundet haben.

Diese Regelung ist so nicht vollziehbar, da es keinen Grund gibt, einen Betreiber genau dann zur Aufgabe seiner Einrichtung zu verpflichten, wenn wieder Bedarf nach einer Nutzung besteht und er somit Einnahmen erzielen könnte. Nach Sinn und Zweck der Regelung soll sich ein Betreiber, obwohl seine Einrichtung zwei Jahre lang nicht genutzt wurde, dann nicht seiner Betreiberpflicht entledigen können, wenn eine neue Nutzung beantragt wurde. In diesem Fall kann der Betrieb der Einrichtung immer noch unwirtschaftlich für ihn sein, sodass eine Stilllegung nach wie vor in seinem Interesse liegt. Zur Sicherstellung eines ausreichenden Infrastrukturangebotes ist es in diesem Fall jedoch angemessen, ihn vor einer Stilllegung zu verpflichten, Dritten ein Angebot auf Übernahme des Betriebs zu machen.

Ist der Betrieb der Einrichtung für den Betreiber unwirtschaftlich und wurde die Einrichtung zwei Jahre nicht genutzt und besteht keine neue Anmeldung auf Nutzung, kann die Behörde entscheiden, dass keine Ausschreibung stattfindet.

Zu Buchstabe d (Nummer 9 (§ 12 AEG))

Doppelbuchstabe aa ist unverändert im Vergleich zum Regierungsentwurf. Inhaltlich neu eingefügt wird Buchstabe bb, mit dem der Änderungsvorschlag 51 des Bundesrates in der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 aufgegriffen wird.

Bei Anträgen auf Genehmigung von Beförderungsbedingungen ist es von Wichtigkeit, dass Bestimmungen besonders geprüft werden, die von der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der einschlägigen europäischen Vorgabe abweichen. Der Hinweis auf solche Abweichungen erleichtert den Genehmigungsbehörden die Antragsprüfung.

Zu Buchstabe e (Nummer 11 Buchstabe b (§ 13 AEG))

Angleichung an den Wortlaut des Absatzes 1. Beide Fälle sollen insoweit nicht unterschiedlich behandelt werden.

Zu Buchstabe f (Nummer 12 (§§ 14 bis 14d))

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 14b AEG)

Höhere Deckungssumme für Haftpflichtversicherung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 14c AEG)

Das Anliegen des Bundesrates in Änderungsvorschlag 52 der Stellungnahme auf Bundesratsdrucksache 22/16 (Beschluss) vom 18.03.2016 wird aufgegriffen.

Die Klarstellung vermeidet Rechtsunklarheiten in Bezug auf behördliche Zuständigkeiten. Nach § 5 Absatz 1c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen. Da Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ihren Zügen beliebige Netze nutzen können, müsste pro Netz jeweils ein neuer Nachweis geführt werden. Um diesen Aufwand zu vermeiden, sollte der Nachweis gegenüber der Genehmigungsbehörde geführt werden.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 14 d AEG)

Vorlage des Haftpflichtversicherungsnachweises nicht mehr bei der Behörde.

Zu Buchstabe g (Nummer 13 – neu – (§ 18e AEG))

Redaktionelle Korrektur einer Verweisung.

Zu Buchstabe h (Nummer 14 bis 17 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 7.

Zu Buchstabe i (Nummer 18 – neu – (§ 34 Satz 3 AEG))

§ 9 ERegG-E sieht vor, dass den Mitgliedern des Netzbeirates nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Gelegenheit zur Stellungnahme zum Geschäftsplan zu geben ist.

Durch die Änderung ist gesichert, dass die Stellungnahmen der Mitglieder des Netzbeirats auch tatsächlich Gegenstand der Beratungen des Vorstands des Betreibers der Schienenwege werden müssen.

Zu Buchstabe j (Nummern 19 bis 24 – neu –)

Redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 9.

Zu Nummer 3

Klarstellung, dass das Klagerecht nur für den Bereich der Rechtsaufsicht gelten soll.

Berlin, den 6. Juli 2016

Herbert Behrens
Berichterstatter



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333